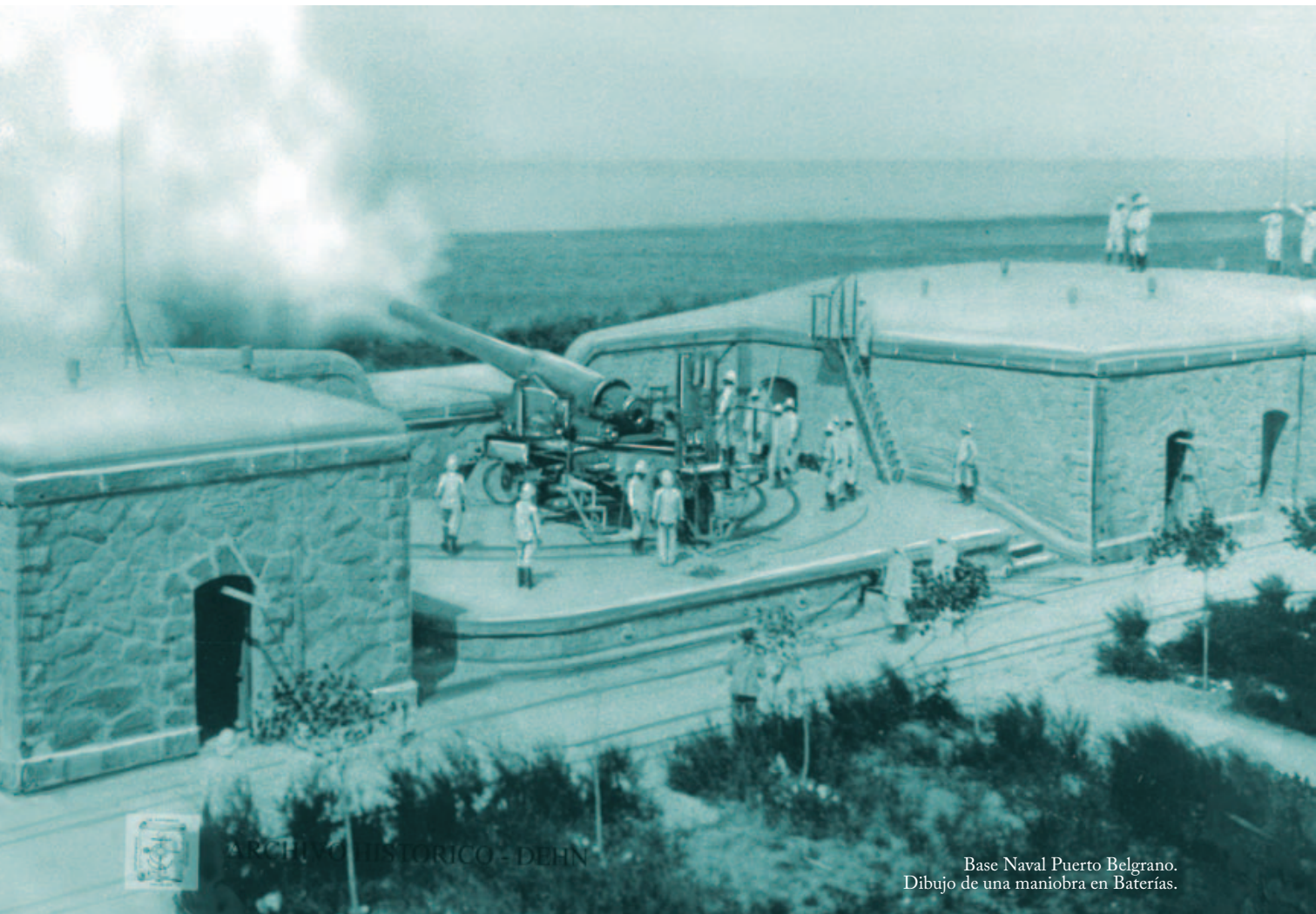


# DEFENSA DE COSTAS Y DE PUERTOS EN LA ARGENTINA (1890-1905)

Licenciada Fabiola Serralunga



ARQUITECTURA HISTÓRICA - DEHN

Base Naval Puerto Belgrano.  
Dibujo de una maniobra en Baterías.

El peligro está del lado del mar, el que deje posar sobre ese órgano la planta de su adversario es país perdido en el primer ensayo de fuerzas<sup>1</sup>.

**E**n la década de 1890, los gobiernos de Chile y de la Argentina mantuvieron una constante tensión debido al Tratado de Límites firmado en 1881. El conflicto impactó militarmente en una carrera armamentista. Desde lo naval, ambos países adquirieron unidades de gran poder ofensivo. Chile fortificó sus puertos con una artillería de avanzada, mientras que la Argentina inauguró una nueva Estación de Torpedos en La Plata e instaló su puerto militar en Bahía Blanca.

El objetivo de la presente investigación es estudiar el **sistema de defensa de costas y de puertos** que planteó la Argentina para esta hipótesis de conflicto con Chile.

## 1. DEFENSA DE COSTAS: SU CONCEPTO

Durante siglos, la defensa de costas ha sido un asunto de importancia y de atenta predilección por los Estados con fronteras marítimas, con el fin de impedir un desembarco en su litoral o un asalto o bloqueo de sus puertos que comprometiera el comercio, riquezas e, incluso, la pervivencia de su población.

En líneas generales, la acción de defender o defenderse comprende una multitud de medios, más o menos eficaces, destinados a dificultar el acceso y a detener al enemigo.

Desde mediados del siglo XIX y hasta la actualidad, se ha entendido como **defensa de costas** al conjunto de medidas y de actividades adoptadas por las Fuerzas Armadas orientadas a garantizar, de forma permanente, los intereses nacionales, la seguridad o la integridad territorial frente a la agresión externa. Su ámbito de acción puede ser próximo —dentro de las fronteras marítimas y fluviales— o lejano —en las costas del agresor o en aguas internacionales—, siempre y cuando los medios navales lo permitan<sup>2</sup>.

Los medios utilizados en la **defensa de costas** pueden ser:

- a. Pasivos: *defensas fijas*
- b. Activos: *defensas móviles*

Hasta el período que nos ocupa, dentro de la primera categoría encontramos **obras de costa** —concepto defensivo y estacionario—, como las fortificaciones enclavadas en la tierra, sea dentro de la costa o unidas a ella: los fuertes de mar, cimentados en los bajos o en el fondo y rodeados de agua; las baterías de costa; las baterías flotantes y las minas submarinas. Entre todas ellas, se sostenía que los fuertes insulares y las baterías de costa corrían con la ventaja de la estabilidad en sus plataformas (estaba demostrado que un cañón de baterías equivalía, en eficacia, a tres cañones en buque), de ser menos vulnerables y de poder ubicarse en sitios invisibles. En todos los casos, podía establecerse con exactitud la distancia hacia el enemigo.

Fabiola Serralunga es historiadora especializada en Historia Marítima y Naval Argentina. Cumple funciones de investigación y divulgación históricas en el ámbito de la Armada Argentina. Egresó como Licenciada en Historia y Profesora en Historia en la Universidad Nacional del Sur de la República Argentina.

<sup>1</sup> Francisco Miranda, *La defensa marítima y fluvial de la República Oriental del Uruguay*, Montevideo, Imprenta a Vapor de La Nación, 1895, p. 20.

<sup>2</sup> Cfr. Esteban Repetto, «Contribución al estudio de la defensa naval», Informe Reservado, Buenos Aires, 1916.

En la segunda clasificación, se encontraban comprendidos los buques monitor, torpedero y guardacostas. Su concepto es defensivo y móvil. Cuentan con la ventaja de elegir su posición de defensa al ser un frente movable. La intención de uso de estas **armas** diseñadas como defensivas fue lógicamente evolucionando, tal y como ha ocurrido con otras a lo largo de la historia. A pocos años de iniciado el siglo xx, dentro de los torpederos aparecieron los sumergibles. Luego, se incorporaron los aviones y los globos aerostáticos, que posibilitaron una detección más temprana de las amenazas mediante la **exploración** del litoral. Los submarinos y los aviones, con el correr del tiempo, asumieron tanto el carácter defensivo como ofensivo.

Cada país planifica su defensa marítima y fluvial en función de las potenciales amenazas, los recursos que debe defender y el presupuesto del que dispone para dicho objetivo. Así, podemos encontrar una defensa de costas y de puertos desplegada sobre la extensión total del litoral, o bien otra obtenida a través de la concentración de fuerzas en puntos estratégicos. Estos últimos son lugares que, por su importancia marítima, militar o comercial, deben ponerse al abrigo del ataque de una escuadra enemiga; por caso, puertos comerciales y militares, bases de operaciones militares, apostaderos navales, arsenales militares, islas, pequeñas penínsulas y embocaduras de ríos navegables.

El tema de los arsenales merece un párrafo aparte. Los arsenales fueron y son centros de depósito y de reparación de las escuadras, donde se almacenan los elementos para armar los buques y los astilleros de construcción. Los materiales y las máquinas depositados en un arsenal representan parte de la riqueza de un país. Su destrucción priva al enemigo de medios fundamentales e, incluso, puede neutralizar su poder marítimo para el resto de la guerra. En consecuencia, cada nación ha procurado ponerlos a reguardo de potenciales ataques, al punto que no se concibe un arsenal sin fortificaciones y medios de defensa por tierra y por mar. Usualmente, los arsenales se situaron dentro del puerto militar.

**La concentración de fuerzas en puntos estratégicos del litoral es una de las formas que adopta la defensa de costas.**

## 2. LA DEFENSA DE COSTAS Y DE PUERTOS DURANTE EL SIGLO XIX

La doctrina, los medios y las estrategias destinados a la defensa de costas evolucionaron a la par del perfeccionamiento de los aspectos materiales en los sistemas navales; entre ellos, podemos mencionar la aparición de nuevos elementos de **defensa móvil** y de **defensa fija**; los avances en la artillería; el acorazamiento de los buques; el uso de la telemetría; etc. También, por la revolución industrial, que trajo la incorporación del vapor y de nuevos combustibles. Asimismo, por la reconfiguración del mundo político mediante el surgimiento, la permanencia o la caída de imperios coloniales.

En breve síntesis, observamos que, durante la Era Moderna, los elementos más utilizados para disuadir y repeler las invasiones marítimas fueron las fortificaciones enclavadas en la tierra (donde la topografía lo permitiese), las baterías flotantes (para rías y canales que, por su longitud o condiciones especiales, no se prestasen a ser dominados por la artillería establecida en tierra), ambas artilladas con cañones de grueso calibre, y las torres o torreones artillados de los siglos xvi a xix. Estos últimos corresponden a una tipología conocida como *torres de Martello* en referencia a la *Torre de Mortella* construida en 1565, en la bahía de Martello, en Córcega, que posibilitaba la creación de un cordón costanero artillado. En el siglo xix, comenzaron a aparecer las defensas móviles: minas submarinas, buques monitores, buques torpederos y buques guardacostas, también artillados. En las primeras décadas del siglo xx, se incorporaron los submarinos, aviones y minadores. El torpedo, que había sido introducido como elemento para la defensa, también fue utilizado para el ataque. Las vías férreas y la radiotelegrafía contribuyeron a modificar el carácter de la defensa y dieron la posibilidad de diseminarla y de formar un recorrido continuo o

acordonado, análogo a la defensa de las fronteras terrestres y de las torres navales artilladas que se seguía antiguamente.

Desde mediados del siglo XIX, el mayor interés por las *defensas fijas* estuvo relacionado con la protección de los puntos logísticos de aprovisionamiento y de recalada. En efecto, la defensa de costas adquirió un nuevo matiz en consonancia con la aparición de los buques a vapor —mercantes y de guerra—. En principio, el vapor trajo consigo la limitación del radio de acción debido al reaprovisionamiento frecuente de combustible. Hizo necesario recalar con mayor frecuencia para llenar carboneras o tanques y brindar a las máquinas el mantenimiento adecuado. En Europa, las naciones marítimas instalaron apostaderos y bases logísticas para asegurar el abastecimiento, mantenimiento y salvamento en toda la extensión del litoral costero. Esos puntos de aprovisionamiento no solo fueron pensados para operaciones militares navales, sino, más aún, para los viajes mercantes.

Desde fines del siglo XIX, dentro de la estrategia militar, los avances tecnológicos de la época pusieron en duda los aspectos estratégicos<sup>3</sup>. El poderío naval amenazó el flanco de las grandes plazas fuertes marítimas, y eso redundó en un replanteo sobre la importancia relativa de las defensas terrestres:

*El objetivo mediato de la defensa de las costas constituye la garantía de la integridad del territorio; el objetivo inmediato es alejar de ellas el peligro del ataque, y esto se consigue con el respeto que puedan infundir en el agresor los medios de combate combinados, los distintos recursos que puedan reunirse para alejar de aquellas los elementos que pudiera emplear el adversario, el cual necesita forzosamente aproximarse para hacer sentir su acción en los defensores<sup>4</sup>.*

En efecto, el incremento de la potencia de los buques de guerra acorazados obligó a mejorar los sistemas de defensa de costas con la idea de evitar los bombardeos y los desembarcos contra el litoral y posibilitar que las fuerzas navales quedasen en libertad de tomar la ofensiva. Las obras de costa —que otrora habían sido de utilidad— aparecían vulnerables ante la evolución del armamento, pero se entendía que eran tan necesarias en puntos neurálgicos como una flota de gran poder ofensivo o de buques guardacostas con suficiente artillería y preparación como para repeler un ataque contra el litoral perpetrado desde el mar.

Asimismo, los contemporáneos observaban que las obras de costa artilladas adolecían de dos claras desventajas en relación con las defensas móviles o una flota naval de gran poder ofensivo: resultaban más onerosas y se construían en el triple de tiempo que el mejor de los acorazados.

En esta transición hacia un nuevo concepto estratégico, algunos sostenían que una flota de gran poder ofensivo, una escuadrilla de vigilancia formada por avisos y buques guardacostas, y tropas que defendieran desde tierra una posición eran elemento suficiente para repeler invasiones por el litoral e, incluso, para disuadir de cualquier ataque; otros argumentaban a favor de la vigencia de las fortificaciones costeras<sup>5</sup>. En este sentido, respecto de la construcción o la actualización de las defensas fijas, estas se justificaban al menos por dos amenazas potenciales: las invasiones marítimas o los bombardeos, en especial, contra los puntos neurálgicos de un país. Entre estos últimos, las ciudades y los puertos comerciales eran considerados grandes blancos inmóviles, susceptibles de ser bombardeados desde la costa, de constituirse en potenciales bases operativas del enemigo o de ser forzados a las contribuciones de guerra, provisión de víveres y municiones, alternativas que podían tornarse, a su vez, en elemento de negociación a favor del enemigo. Así, apareció la necesidad de estudiar

**Los avances tecnológicos han definido la importancia relativa entre las defensas fijas y las defensas móviles.**

3 Cfr. Guillermo DELAMER et al., «Evolución del pensamiento estratégico naval argentino a lo largo de la historia», Parte 2, en *Boletín del Centro Naval* N.º 829, Buenos Aires, enero-abril 2011.

4 FRANCISCO, Francisco de: *El Corso, La Defensa de Las Costas y El Material de La Marina de Guerra, Con La Legislación Vigente Sobre Derecho Mercantil Marítimo*, Valladolid, Imprenta de Santiago, 1899, p. 90.

5 Cfr. Rafael MAS HERNÁNDEZ, *La presencia militar en las ciudades*, Madrid, Universidad Autónoma de Madrid y Catarata, 2003, pp. 80-81. Cfr. José María DE LA SOROA, *Organización de las costas de Europa*, capítulo «Preliminares», Madrid, Imprenta del Memorial de Ingenieros, 1889. Cfr. José Marva y Mallier, *Estudio histórico de los medios de ataque y defensa*, Madrid, El Trabajo, 1903.



tanto la fortificación de los frentes al mar como también la defensa de los frentes a tierra por donde resultaba posible el arribo de fuerzas desembarcadas.

Paulatinamente, ganó consenso una nueva formulación de la defensa, donde los puntos neurálgicos fueron pensados como centros en torno a los cuales construir un sistema que, a su vez, neutralizara o repeliera cualquier invasión contra el litoral. Tomando esas consideraciones, el debate en el interior de los Estados se centró en determinar cuáles serían aquellos lugares que habría que fortificar. En forma progresiva, perdió sentido la fortificación de un litoral en toda su extensión en el entendimiento de que dejaba abiertos numerosos frentes y debilitaba el sistema defensivo, y la idea de concentración de fuerzas en puntos estratégicos ganó adeptos, además de que resultaban menos onerosos su actualización, mantenimiento y sostén. Estos últimos eran lugares que, por su importancia marítima, militar o comercial, debían ponerse al abrigo del ataque de la escuadra enemiga, por caso, puertos, arsenales, islas, pequeñas penínsulas y embocaduras de ríos navegables.

Finalmente, estas ideas sobre el qué y el cómo de la defensa eran aplicadas en relación con las capacidades de un potencial enemigo e, incluso, para garantizar la propia neutralidad llegada la guerra. Por caso, para las autoridades navales de la Argentina de fines del siglo XIX, el posible adversario era la escuadra chilena, y viceversa. Los replanteos en torno de los medios navales necesarios en cada país se hicieron en función de ese posible conflicto que modificó la concepción estratégica naval. En paralelo, para las autoridades navales de Uruguay, un enfrentamiento argentino-chileno impactaría en su territorio debido a una neutralidad que también debía ser defendida. Chile y la Argentina invirtieron en cruceros acorazados (concepción estratégica defensivo-ofensiva); Uruguay, en torpederos (concepción estratégico-defensiva).

Las ideas formuladas en torno a la defensa de costas a partir de 1890 dieron cuenta de la nueva realidad e impulsaron un cambio radical en la implementación de los sistemas defensivos: las defensas fijas (fortificaciones y murallas, artilladas con cañones) eran imprescindibles en puntos considerados neurálgicos o estratégicos; las defensas móviles (buques ligeros, blindados y artillados con cañones) debían ser suficientes no solo para repeler el ataque de un potencial enemigo, sino para hacerlo desistir de continuar con el hostigamiento so pena de ver a su flota disminuida por las averías. Dependiendo de los intereses en juego y de las posibles amenazas, se hacía necesaria la formación de una flota defensivo-ofensiva que hiciera zozobrar los buques de guerra y mercantes del enemigo, fuera en alta mar o, incluso, en sus mismas fronteras marítimas.

### 3. DEFENSA DEL LITORAL ARGENTINO (FINES DEL SIGLO XIX)

Desde tiempos de la jurisdicción española, las fronteras fluviales de la Cuenca del Plata fueron siempre las más pobladas respecto de las fronteras marítimas atlánticas, mientras que el puerto de Buenos Aires fue un constante punto neurálgico.

Hacia fines del siglo XIX, esta región era compartida por las jurisdicciones paraguaya, uruguaya, brasileña y argentina. Para entonces, el espacio correspondiente a la Argentina contó con el Arsenal del Río de la Plata y el Apostadero Naval Buenos Aires para su organización defensiva.

Si observamos el comercio argentino a través del Atlántico, hasta bien entrado el siglo XX, prácticamente el único *Hinterland* era la cuenca del Río de la Plata, donde un bloqueo del río homónimo podía simplemente paralizarlo. En el contexto de una Argentina que se perfilaba agroexportadora e importadora de numerosos productos,

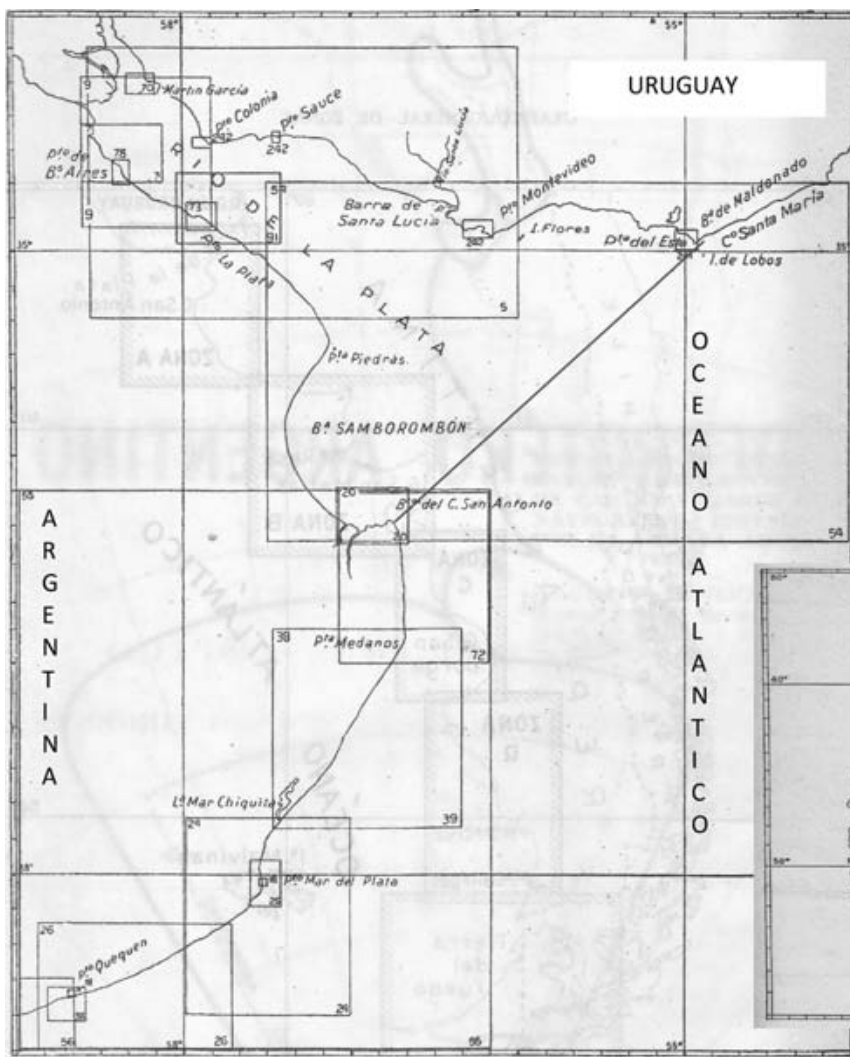
**A fines del siglo XIX, La Argentina modificó la concepción estratégica naval, lo que dio lugar a la formación de una flota defensivo-ofensiva.**

se comprende la importancia vital de proteger sus aguas, en especial, de prevenir el bloqueo de su entrada, dado que todo el comercio internacional ingresaba y se despachaba por allí. Las amenazas podían provenir desde el Océano Atlántico o desde los ríos Paraná y Uruguay.

### 3.1 Defensa del Río de la Plata (de 1872 a 1890)

Entre 1872 y 1890, el pensamiento estratégico naval argentino fue defensivo. La región de la cuenca del Río de la Plata era considerada el corazón de la República, y se suponía que cualquier ataque enemigo recaería sobre sus aguas. Los accesos al río homónimo constituían la zona principal que debía defenderse desde el mar y desde los ríos Paraná y Uruguay. No obstante, los puertos y las radas del Río de la Plata carecían de fortificaciones permanentes en el entendimiento de que la primera frontera estaba en el mar, lejos de la costa. En efecto, llegado un enfrentamiento, al potencial adversario le bastaba con efectuar un bloqueo naval sobre el Atlántico para obtener ventajas decisivas. En esta concepción estratégico-defensiva puede observarse una influencia de la *Jeune École* francesa, que bregaba por el uso de unidades pequeñas, con artillería ofensiva, destinada a combatir las flotas de acorazados. Los teóricos navales franceses consideraron a Francia una potencia mediana, ajena a las aspi-

**Entre 1872 y 1890, se suponía que cualquier ataque enemigo recaería sobre la región del Río de la Plata.**



En color rojo, la Línea de Defensa del Río de la Plata entre los cabos Santa María (Uruguay) y Cabo San Antonio (Argentina) desde 1872. Los puntos geográficos señalados en este mapa de 1962 son recurrentes en todas las ediciones del Derrotero Argentino y definieron la organización de la defensa del litoral argentino desde fines del siglo XIX. En la imagen, se destaca, además de la línea mencionada, la ubicación de los puertos de Buenos Aires y La Plata, y Punta Médanos.

Fuente: Sobre mapa publicado en Armada Argentina - Servicio de Hidrografía Naval: *Derrotero Argentino*, Parte II, Costa del Atlántico; Sexta Edición: Buenos Aires, 1962.



raciones imperialistas de otros países, y cuya defensa marítima se circunscribía a sus puertos y sus costas. Por caso, ante la Royal Navy le resultaba eficaz una flota de numerosas embarcaciones ligeras con poder ofensivo para atacar a los acorazados.

Desde una concepción estratégico-defensiva, el gobierno de Julio A. Roca adquirió buques cuya principal arma fue el torpedo. Para la defensa de la cuenca del Río de la Plata (litoral, entrada de los ríos, puertos, bahías, pasos), se había formado una escuadrilla de siete embarcaciones torpederas de río (ariete *Maipú* y torpederas *Py*, *Ferrer*, *Centella*, *Alerta*, N.º 1 y N.º 2) con asiento en Tigre, en la margen derecha del río Luján, con capacidad de proyectar su poder hacia el Paraná de las Palmas, el río Uruguay y la isla Martín García<sup>6</sup>. La ubicación de la Estación Central de Torpedos en los ríos interiores hacía innecesaria su fortificación, pero faltaba espacio para dotarla de instalaciones, talleres y depósitos que hicieran eficiente su funcionamiento.

La flota estaba formada por el acorazado *Almirante Brown*, los monitores *Los Andes* y *El Plata*, las cuatro bombarderas *República*, *Pilcomayo*, *Bermejo* y *Constitución*, y las siete torpederas que, de forma combinada, podían actuar en la defensa del Río de la Plata y evitar un golpe de mano al comienzo de las hostilidades y oponer una resistencia infranqueable en las puertas del océano<sup>7</sup>. El campo de acción de la flota argentina del Río de la Plata hacia el océano, considerando un potencial estado de guerra, era situado por la Marina en la línea de los cabos Santa María (en la República del Uruguay)<sup>8</sup> y San Antonio (en la bahía de Samborombón, Argentina). Allí, desde 1884 y hasta el siglo xx, año tras año se desarrollaron ejercicios de defensa y ataque de las torpederas contra la escuadra y maniobras de bloqueo.

En paralelo, las fronteras marítimas atlánticas contaron con poca población y, por ende, menor desarrollo. A fines del siglo xix fue establecido el puerto militar (en cercanías de la ciudad de Bahía Blanca) y, hasta esos momentos, el punto marítimo de mayor afluencia de los mares del sur seguía siendo Carmen de Patagones, fundada en 1779. En el litoral patagónico, desde 1884 funcionaron las subprefecturas marítimas a cargo de la Marina de Guerra, con instalaciones precarias. Si bien el transporte naval *Villarino*, el aviso *Azopardo* y buques navales de estación, como la cañonera *Uruguay*, coadyuvaron a hacer visible la presencia argentina en el sur y cubrieron un rol fundamental en el aprovisionamiento de esas poblaciones australes y en sus comunicaciones con el resto del país, el conjunto de la escuadra resultaba insuficiente para garantizar la defensa de tan extenso litoral.

Dada la escalada del conflicto con Chile, durante la década de 1890, la dirigencia política y naval argentina viró desde una concepción estratégica puramente defensiva con proyección fluvial a una concepción estratégica defensivo-ofensiva con proyección marítima.

### 3.2 La defensa de costas en la tesis de Mahan

En «La guerra naval y sus enseñanzas», el norteamericano Arthur T. Mahan estudió las acciones ofensivas de los Estados Unidos y de España en la Guerra de Cuba y advirtió que una nación con pretensiones de dominar territorio extranjero requería no solo una

**En 1875, la ubicación de la Estación Central de Torpedos en Tigre respondió a una concepción estratégico-defensiva.**



6 OYARZÁBAL, Guillermo, *Los marinos de la generación del ochenta*, Buenos Aires.

7 Cfr. Félix Dufourq, «Guerra marítima en el Río de la Plata», en *Boletín del Centro Naval*, Tomo V, septiembre de 1887, p. 259.

8 Desde tiempos del virreinato, el cabo Santa María se había constituido en refugio de los barcos que se dirigían al Río de la Plata dadas sus características de puerto natural.





## Archivo Histórico - DEHN

flota naval de gran poder ofensivo, sino también un sistema de defensa de costas que neutralizara o disuadiera a la nación atacada de efectuar una acción ofensiva contra las costas del atacante:

*Las deficiencias en las defensas de la costa repercuten desfavorablemente sobre la Escuadra de combate, y ésta por todos estilos y en todos sus movimientos, debe estar desembarazada de toda responsabilidad relacionada directamente con la defensa, propiamente dicha, de los puertos que abandone. En las condiciones que anteriormente señalábamos, cupo, en lo posible, que España obligara á toda nuestra Escuadra de combate al abandono de sus ofensivas contra Cuba, reduciéndola al papel defensivo de nuestras costas.<sup>9</sup>*

En sus obras y publicaciones periódicas, aparecidas desde 1890, Mahan se dedicó a estudiar la importancia del dominio del mar para su nación, los Estados Unidos de Norteamérica, pero su pensamiento influenció a dirigentes, marinos y opinión pública de las naciones con litoral costanero, lo cual generó un movimiento conocido como «navalismo», cuya repercusión perduró por décadas. Los navalistas adaptaron las tesis de Mahan a las características y a las realidades

En la imagen, se observa el Taller de Torpedos en la Estación Central de Torpedos mencionada en el apartado 4 ubicada en Tigre. La foto fue tomada en 1899.

<sup>9</sup> Cfr. Félix Dufourq, «Estación Central de Torpedos y Escuela», en *Memoria del Ministerio de Guerra y Marina*, Departamento de Marina, Buenos Aires, 1890-1891.



de su país, a los potenciales enemigos y a proyectos nacionales. Así, algunos promovieron la formación de grandes armadas de significativo poder ofensivo (España), otros se inclinaron por armadas con una flota de buques con poder ofensivo para asegurar ciertas zonas geográficas de su territorio (Argentina y Chile) y, finalmente, hubo quienes propusieron solo un sistema de defensa de sus costas (como el caso mencionado de Uruguay y su flota de torpederos).

En síntesis, las consideraciones sobre el poder naval en términos de Mahan llevaron a definir tres objetivos para una Marina de guerra: primero, el dominio del mar, es decir, la supremacía sobre toda escuadra enemiga que se presente; segundo, la defensa de las costas; y tercero, la persecución del comercio del enemigo y la consiguiente defensa del comercio propio. Mahan había elaborado su tesis sobre la base de estudios de caso recopilados desde la historia naval y llegó a la conclusión de que una nación, según sus necesidades y sus posibilidades, le dará predominio a todos, dos o uno de los tres objetivos.

La tesis de Mahan se encontró atravesada por los rasgos propios de cada país y de sus pobladores: situación geográfica, configuración física, extensión territorial de su litoral marítimo, tipo de gobierno y carácter nacional. Determinada por esos rasgos, cada nación podía definir un proyecto geopolítico adecuado a sus recursos y a sus necesidades estratégicas. Ese proyecto podía implicar una preparación para llevar adelante una guerra contra otros territorios, para defenderse de las ambiciones ajenas o para garantizar la propia neutralidad. Cualquiera fuera el motivo, la implementación de un sistema de defensas fijas y móviles para el litoral marítimo y fluvial resultaba ineludible.

**De acuerdo con el navalismo imperante desde fines del siglo XIX, uno de los tres objetivos para una Marina de Guerra consistía en la defensa de las costas.**

### 3.3 Defensa del litoral fluvial y marítimo (1890-1905)

Durante la década de 1890, la República Argentina y la República de Chile mantuvieron una confrontación en aumento motivada por la interpretación del Tratado de Límites de 1881. En las respectivas Marinas de Guerra, dicha tensión se manifestó en la carrera de armamentos navales, que culminó en 1902 con los «Pactos de Mayo».

El inicio de la tensión política con Chile llevó a modificar la concepción estratégico-defensiva en el entendimiento de que la Patagonia y los mares del sur constituían una región rica, susceptible de ser invadida. En consecuencia, durante esos años se fueron adquiriendo embarcaciones que posibilitaran la proyección del poder naval sobre el Océano Atlántico. Sin abandonarse las teorías de la *Jeune École*, se sumaron las ideas del denominado navalismo. Este movimiento era representado por quienes se adherían a la tesis del norteamericano Arthur T. Mahan y la adaptaban a la realidad de su país. Así, la dirigencia argentina actualizó la Marina en torno a una concepción estratégica defensivo-ofensiva.

Al considerar esa hipótesis de conflicto, la dirigencia política y militar argentina mantuvo la defensa de las costas del Río de la Plata a través de las torpederas y los acorazados de río *Independencia* y *Libertad* (incorporados en 1892), y asumió la del litoral atlántico mediante embarcaciones que pudieran proyectar el poder naval en los mares del sur, como torpederas de alta mar y cruceros acorazados tipo Buenos Aires y tipo Garibaldi. Así, se manifiesta una transición de una flota defensiva enfocada solo en la cuenca rioplatense a una flota defensivo-ofensiva con medios con capacidad de disputar y de ejercer cuanto antes el dominio del mar.

Asimismo, conforme fue incorporándose el litoral marítimo y austral dentro de los intereses vitales del país, y con la incorporación de nuevas unidades, fueron corriéndose los puntos de apoyo de la defensa costanera. Por caso, consideraremos la aparición de la Estación y Apostadero de Torpedos en La Plata y la construcción del puerto militar en Puerto Belgrano (Bahía Blanca), punto intermedio del litoral atlántico.

## 4 ESTACIÓN Y APOSTADERO DE TORPEDOS EN LA PLATA

En dicha transición, fueron adquiridas las torpederas de mar de primera clase y de alta mar que motivaron la elevación a Dirección General de Torpedos de la Capital Federal a la pre-existente división en Tigre. Muy pronto, la Dirección contó con dos secciones geográficas, una de río y otra de mar. La Estación Central de Torpedos en Tigre (margen derecha del río Luján) todavía era asiento de las torpederas fluviales encargadas de la defensa del Río de la Plata y de sus afluentes.

En 1891, la Dirección presentó su proyecto de construcción de una nueva Estación y Apostadero de Torpedos en proximidades de la ciudad de La Plata para el material flotante de mar que estaba arribando al país, destinado a la defensa no solo del Río de la Plata sino del litoral marítimo contra potenciales agresiones externas provenientes del Océano Atlántico. Su construcción se efectuó sobre la Isla de Santiago (o Isla Santiago), comenzó a funcionar en febrero de 1893 y, desde 1894, contó con dique flotante.



**En 1891, la creación de la Estación de Torpedos de La Plata respondió a una concepción estratégica defensivo-ofensiva.**

La aparición de esta nueva estación de torpedos mantuvo estrecha relación con la capitalización del municipio de Ensenada, en 1882, para la construcción de la ciudad capital de La Plata, cuyo proyecto de obra contaba con un puerto de ultramar para buques de hasta 6,40 metros de calado. Las torpederas de mar defenderían la zona del puerto y la ciudad de La Plata, de tal suerte que la ubicación en la Isla de Santiago las colocaba de cara al frente marítimo, pero aisladas del movimiento de cabotaje y comercial, y en posibilidad de efectuar sus ejercitaciones en libertad<sup>10</sup>. La aspiración de convertir a La Plata en el primer puerto del país alimentó la idea de instalar, también en Río Santiago, el puerto militar. No obstante, la actividad del primero comenzó a decaer después de 1896<sup>11</sup>, y el segundo fue instalado en Bahía Blanca.

Respecto de la escuadra de mar, además de las torpederas tipo Yarrow, fueron incorporados los cruceros *Buenos Aires*, *9 de Julio* y *25 de Mayo*, adquiridos en Gran Bretaña, con calado entre 5,9 metros y 4,8 metros, aptos para maniobrar tanto en la línea Santa María-San Antonio y la costa atlántica (incluso en Cabo de Hornos) como para ingresar al apostadero en Isla de Santiago. Luego, la incorporación de los cruceros acorazados *Garibaldi*, *San*

*Martín, General Belgrano y Pueyrredón*, con un promedio de 7,3 metros de calado, se hizo para el caso de una guerra contra Chile. Habían sido construidos por la Marina italiana como buques ligeros de gran poder ofensivo para que pudiesen operar con eficacia junto a buques menores guardacostas: combinaban las funciones propias de un acorazado y las de un buque de línea. Se completaba con el acorazado *Almirante Brown*, que calaba 4,95 metros. Si bien algunos consideraban que esta flota debía ser destinada solo al combate y no a la defensa, primó la idea de utilizar la flota defensivo-ofensivamente.

Una flota defensivo-ofensiva implicaba una organización que permitiera el encuentro de la escuadra con la flota enemiga para procurar su neutralización, el reaseguro del comercio al evitar los bloqueos y la posibilidad de atacar el territorio enemigo como último recurso. Respecto de esto último, esta flota utilizada con fines ofensivos debía estar en condiciones de llegar hasta las costas enemigas para sostener un bloqueo que neutralizara la salida de las fuerzas militares e interrumpiera el comercio y el aprovisionamiento, situación que, en el mejor de los casos, podía precipitar una solución diplomática del conflicto. Una flota defensiva utilizada ofensivamente sitúa, como últimos recursos, el bombardeo y la invasión de las costas enemigas, pero, si se diera el caso, su objetivo no es la apropiación del territorio enemigo, sino la rendición del contendiente.

Como mencionamos, el conflicto con Chile añadió una región geográfica más que había que defender. La compra de los cruceros acorazados tipo Garibaldi obligó a plantear un sistema de defensa de costas que pudiera sostener y complementar su utilización, y posibilitar la recalada y el aprovisionamiento de los cruceros a la vez que se aseguraba la totalidad del frente marítimo. En este sentido, el proyecto naval de mayor envergadura por esos años fue el puerto militar.

### Los cruceros acorazados Clase Giuseppe Garibaldi fueron adquiridos para formar una flota defensivo-ofensiva.

## 5 PUERTO MILITAR EN BAHÍA BLANCA (1896-1905)

Estamos en vísperas de ver aumentado el número de nuestros buques, con tipos casi completamente distintos de los que poseemos y más aptos para la guerra naval en el mar, y carecemos de un miserable puerto de refugio en donde puedan estar al abrigo del ataque de cualquiera, escuadra enemiga en caso de que las circunstancias desgraciadas de un combate los pusiera en derrota o les conviniera evitar un lance desigual<sup>10</sup>.

A mediados de la década de 1890, se eligió Bahía Blanca (Puerto Belgrano) como punto geográfico donde establecer el puerto militar.

La finalidad del puerto militar era contar con una base de operaciones navales permanente para la escuadra. En la guerra defensiva, sería apoyo eficaz en las acciones ofensivas. De ahí que fuera concebido en función de los siguientes objetivos:

- a. Protección eficaz de la flota y seguridad de aprovisionamiento y reparación;
- b. Punto de apoyo adecuado para la ofensiva;
- c. Punto más conveniente para la defensiva-ofensiva considerando aquellos puntos geográficos donde el enemigo podía establecer sus bases de operaciones transitorias; y
- d. Protección de los puertos comerciales dificultando su bloqueo<sup>11</sup>.

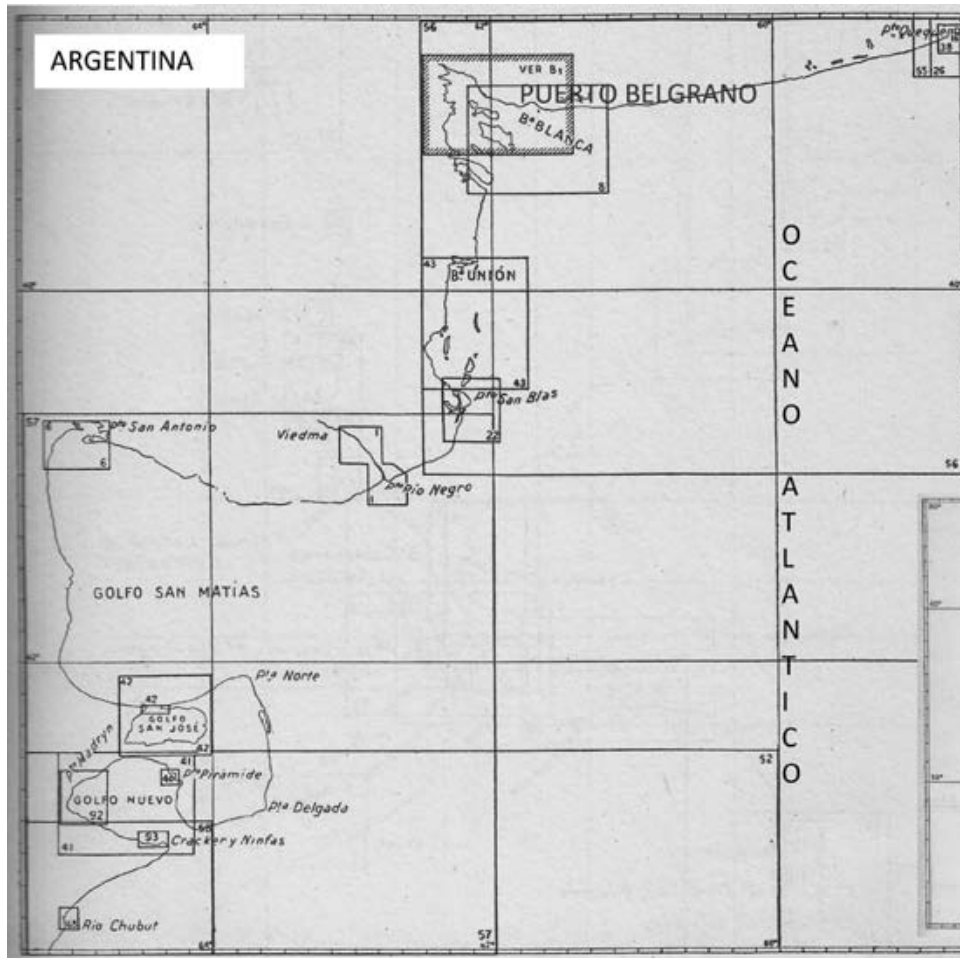
A nivel mundial, la necesidad de contar con una base de operaciones navales se puso en evidencia al aceptarse la conservación permanente de la flota como organismo militar, principio impuesto en el mundo occidental desde el siglo xvi, y en la Argentina desde 1872. Los apostaderos concedieron a los buques sitios defendidos y les facilitaron los elementos necesarios para sus reparaciones, el personal para reponer tripulaciones y comodidades para obtener descansos periódicos. Más tarde, durante el siglo xix, la explotación del mar y las colonias llevó a estudiar su

10 Cfr. Félix Dufourq, «Estación Central de Torpedos y Escuela», en *Memoria del Ministerio de Guerra y Marina*, Departamento de Marina, Buenos Aires, 1890-1891.

11 Señala Guillermo SCARFÓ: «Entre 1896 y 1904, el movimiento disminuye considerablemente, debido al cese de la jurisdicción provincial sobre el ferrocarril, que otorgaba precios especiales para el transporte de cereales. Al darse el traspaso de los rieles al dominio nacional, las tarifas por cobrar se calculaban en función de las distancias recorridas. Esto beneficiaba (como la medida anteriormente enunciada del Poder Ejecutivo) al puerto de Buenos Aires, ya que los empalmes se encontraban más cerca de la capital argentina, y los costos de transporte se reducían notablemente», en *Ensenada y sus puertos*, ponencia presentada en el IV Congreso Internacional de Caminería Hispánica, Madrid, del 13 al 18 de julio de 1998.

12 «Siluro»: «Puerto Militar», en *Boletín del Centro Naval*, tomo VIII, Octogésima Octava Entrega, Buenos Aires, marzo de 1891, p. 620.

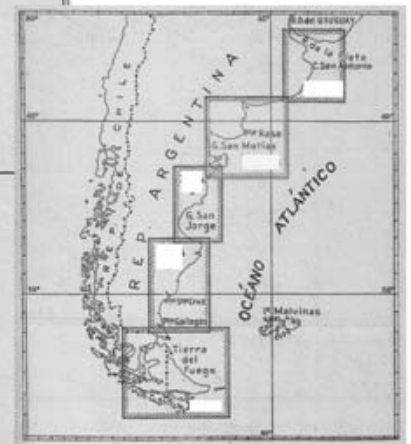




### Ubicación del Puerto Militar en Puerto Belgrano (Bahía Blanca) en 1896.

Fuente: Sobre mapa publicado en Armada Argentina - Servicio de Hidrografía Naval; *Derrotero Argentino*, Parte II, Costa del Atlántico; Sexta Edición; Buenos Aires; 1962.

Los mapas en el presente artículo fueron extraídos del *Derrotero Argentino*, publicación que efectúa el Servicio de Hidrografía Naval de la Armada Argentina desde su aparición como Oficina Central de Hidrografía en 1879 cumpliendo la misión de confeccionar cartas y derroteros de las costas, islas y ríos de la República Argentina, iluminación por faros, boyados, instalación de balizas, publicaciones de avisos de interés para navegantes y ejecución de trabajos hidrográficos. El conocimiento obtenido por esta repartición retroalimentó la definición y redefinición a lo largo del tiempo de la concepción estratégica naval.



distribución estratégica. Para entonces, el problema de las bases navales tomó una importancia considerable. La logística pasó a primer plano, presionó constantemente a la técnica para obtener un mayor radio de acción en los buques y obligó a responder a exigencias tácticas y a contar con una serie de puntos de abastecimiento. La posición de estos puntos dependió —y depende— de la configuración geográfica del territorio nacional y de las potenciales amenazas externas. Los factores logístico y geográfico fueron colocados en el primer plano de la estrategia<sup>14</sup>.

## 5.1 La ubicación del puerto militar

*...es inútil armar barcos si no tienen bases en las que puedan apoyarse.*

Desde 1890, la Marina de Guerra había encargado a sus oficiales navales el estudio del sitio más adecuado para establecer, de forma definitiva, el arsenal de Marina (o arsenal marítimo) y el puerto de guerra o puerto militar que se constituiría como base de operaciones navales. Inicialmente, se pensó en concentrar el material naval al menos en dos ubicaciones que permitieran atender situaciones diferentes: el puerto de Buenos Aires y el puerto de La Plata.

La elección de la ubicación del puerto militar para la República Argentina no resultó sencilla. Algunos promovían situarlo en un paraje que, por sus condiciones topográficas, permitiera instalar un apostadero en aguas profundas donde reunir estratégicamente los buques de guerra, en especial, los cruceros acorazados tipo Garibaldi. La experiencia aconsejaba situar el

**A fines del siglo XIX, fueron iniciadas las obras de construcción del Puerto Militar como base de operaciones permanente para la escuadra.**

<sup>13</sup> Cfr. Jorge Games, «Ubicación del Puerto Militar», en *Boletín del Centro Naval* N.º 320, tomo XXVIII, Buenos Aires, julio de 1910.

<sup>14</sup> Cfr. *Encyclopaedia Britannica*, Enciclopedia hispánica, Macropedia, Volumen 9, Barcelona, 1999.

dique militar y los talleres donde efectuar el mantenimiento y las reparaciones en cercanías de dicho apostadero. No obstante, otros continuaban con la tradición de situarlo sobre el Río de la Plata, dada la situación central de Buenos Aires, corazón del país –política, financiera y estratégicamente hablando–, de tal manera de impedir el ingreso de la flota enemiga, tal y como había ocurrido en décadas anteriores, con los consiguientes bloqueos y pérdidas materiales.

En principio, se comprendió que, en un litoral tan extenso, la conservación de los elementos de la escuadra se encontraba reñida con su concentración en un solo lugar. Consideremos a los diques de carena como caso ejemplar de lo antes mencionado. La construcción de un dique de carena para los buques de guerra de gran calado se había vuelto una necesidad desde el arribo del acorazado *Almirante Brown* en 1880, pero todavía en 1896 las embarcaciones de mayor calado eran enviadas al extranjero para su mantenimiento, y era necesario modificar ese estado de cosas dadas las adquisiciones ya previstas, como los cruceros tipo Garibaldi. Por cuestiones de orden práctico, había quienes preferían situar el dique sobre el Río de la Plata, a la altura de Punta Indio, o en el puerto de La Plata, pero defensivamente era poco aconsejable. Antes del conflicto con Chile, al considerar la seguridad, resultaba adecuado cualquiera de los puertos naturales de marea de la costa sur. Las hostilidades con Chile replantearon dicha ubicación, y el dique militar para los buques de guerra de mayor poder ofensivo fue situado dentro del puerto militar que se comenzó a construir en Puerto Belgrano (Bahía Blanca).

En efecto, el entonces Ministro de Marina, Ingeniero Guillermo Villanueva, tomó en consideración un informe sobre la ubicación del puerto militar elaborado por Félix Dufourq, quien sostenía la conveniencia de situar las defensas fijas en Puerto Belgrano dadas sus ventajas de puerto natural y desestimaba el Río de la Plata, el puerto de La Plata e, incluso, el litoral patagónico. Dufourq había elegido Puerto Belgrano como sede del futuro puerto militar, dada su lejanía de las ciudades populosas y de la capital de la República, en el entendimiento de su vulnerabilidad ante un ataque extranjero. Asimismo, había considerado las ventajas económicas que tal obra permitiría en la región y la repercusión positiva que provocaría al incentivar nuevos asentamientos de población: «con Bahía Blanca como puerto militar de la República, habremos echado las bases sólidas de un sistema de defensas en nuestro litoral marítimo, susceptible de asimilar todas las ventajas que en su desarrollo le ofrece la ciencia militar aplicada por el talento de los hombres que rigen nuestros destinos». Analizó el lugar en sus aspectos topográfico, hidrográfico, geológico y estratégico. Dio su parecer acerca del armamento adecuado, fortificaciones y dependencias. También, sobre el modo de efectuar los servicios y el tipo de construcción apropiado y su distribución.

**El debate sobre la ubicación del Puerto Militar pone de manifiesto la transición entre una concepción estratégica puramente defensiva y otra defensivo-ofensiva.**

## 5.2 Inicio de las obras del puerto militar

El ministro Villanueva contrató al ingeniero italiano Luis Luiggi para evaluar el asunto, elaborar el proyecto de puerto militar y dirigir las obras. En efecto, Luiggi tomó conocimiento del informe de Dufourq, efectuó su propia evaluación en el terreno y elaboró el Proyecto General de Puerto Militar. El 2 de noviembre de 1896, por Ley N.º 3450, el Congreso argentino dio su aprobación para el inicio de las obras.

Las obras estaban destinadas a la defensa de las costas atlánticas argentinas. Preveía la construcción de un arsenal marítimo en Puerto Belgrano para servir de base de operación a los buques de la Marina y de dos estaciones navales subsidiarias, ubicadas en los dos extremos de la costa, para la provisión de elementos varios a los buques y para las composturas urgentes que pudieran necesitar. Asimismo, una serie de obras complementarias para la defensa fija y para suministrar las informaciones de la defensa móvil.

El plan de obras consistía en:

- I) Obras urgentes marítimas y de defensa, que se realizarían en tres años.
- II) Obras necesarias para dar una conveniente amplitud y mayor acción a la defensa. Se llevarían a cabo luego de la etapa I del plan y en pocos años.
- III) Obras complementarias para aumentar la eficacia de la defensa y la comodidad de las obras marítimas, de manera que respondieran a todos los requisitos de una amplia base de operación para una gran flota. Se realizarían cuando las necesidades de la escuadra lo requiriesen y hubiese recursos económicos para llevarlas a cabo.

El plan puso de manifiesto el interés de completar, en principio, las obras de la defensa de costas que tuvieran una repercusión favorable para la navegación comercial y para el fomento del desarrollo de la población en las regiones patagónicas. La dirección de las obras estuvo a cargo del ingeniero Luis Luiggi hasta 1905, año en que decidió desvincularse.

La primera etapa del plan comprendía la construcción de diques de carena, dársenas, faros, defensas fijas, etc.; reunía un conjunto de obras destinadas a la defensa general de las costas, con sus apostaderos y medios de comunicación y de aprovisionamiento. Las obras más urgentes eran el dique de carena en Puerto Belgrano y las obras conexas y de defensa. Complementariamente, se concretarían otras destinadas a asegurar los servicios de la escuadra en esas costas y su defensa militar. La ejecución de las obras se confió a la empresa Dirks, Dates y van Hatten, seleccionada sobre la base de los precios y tiempo de terminación.

Antes de entregar a los contratistas la ejecución de las obras, dado el aumento de la tensión entre la Argentina y Chile por las cuestiones limítrofes, se hizo necesario efectuar algunas construcciones que respondieron a la defensa militar del puerto. También, otras que aseguraron el alojamiento militar y la comunicación del lugar elegido, y facilitaron el acceso por mar. Entre los avances alcanzados a mediados de 1898, podemos citar la construcción de un muelle en Punta Sin Nombre (luego, Punta Congreso, actual Baterías), que llegó hasta la profundidad de 8 pies en marea alta, con objeto de poder desembarcar el material para la construcción de las baterías, con lo que se pudo empezar la construcción de las más inmediatas a ese paraje.

**El informe de Félix Dufourq sobre las ventajas de Puerto Belgrano como Puerto Militar fue debidamente tomado en cuenta por el director de la obra, Ingeniero Luis Luiggi.**

### 5.3 Las baterías de defensa y el dique militar

Hacia 1899, ya existían dos divisiones navales: Río de la Plata y Bahía Blanca (denominada también, indistintamente, Puerto Belgrano, dado su fondeadero en dicho lugar). Por cuestiones de economía, algunos buques de la primera pasaron a situación de reserva en el Apostadero Naval de Río Santiago. En la segunda, ya recalaban los cruceros acorazados recientemente adquiridos: *Garibaldi*, *General San Martín*, *General Belgrano* y *Pueyrredón*. Para entonces, estos buques todavía eran enviados a los respectivos astilleros donde habían sido construidos para efectuar su mantenimiento, reparaciones y mejoras. Se esperaba con ansias la terminación de las obras del dique de carena en Puerto Belgrano.

Hacia 1900, la reducción de recursos económicos ralentizó las obras, entre ellas, las del futuro arsenal de Marina en Puerto Belgrano. En avance estuvieron las zonas de antepuerto, dársena de reparaciones y dique de carena. También se habían terminado los edificios provisionales, y se encontraban en construcción los definitivos para oficinas, habitaciones, depósitos, talleres y otros accesorios de la estación naval, como el pabellón del futuro hospital.

Las obras de defensa prosiguieron en simultáneo con las de la estación naval. Tres de las cinco baterías artilladas con cañones Krupp de 24 centímetros estuvieron listas para ser utilizadas, mientras se estaban instalando los cañones de las restantes. Solo faltaban los arreglos interiores para la estiba de la munición y los pertrechos, y para el alojamiento del



Base Naval Puerto Belgrano.  
Vista de Baterías.



**La primera etapa de obras de construcción del Puerto Militar en Bahía Blanca estuvo destinada a la defensa de las costas atlánticas argentinas.**

personal, así como también la instalación de los telémetros. Se habían previsto las baterías de obuses de 28 centímetros y las defensas accesorias para las baterías principales, a la espera del material que se había adquirido en Europa.

Esta premura en el funcionamiento de las defensas manifiesta la delicada situación con Chile. A fines de 1901, la primera etapa del plan de obras proyectado por el ingeniero Luiggi se declaró concluida, entre ellas, el dique militar.

Las dimensiones del dique de carena permitían poner en seco los mayores buques a flote y, a la vez, recibir dos y tres buques al mismo tiempo mediante una división en otros tantos compartimentos por medio de compuertas interiores. En enero de 1902, ingresó al dique de carena del puerto militar el crucero acorazado *General San Martín* para efectuar la limpieza y la pintura de sus cascos. Así, quedó habilitado el dique militar, que fue utilizado de forma sucesiva por el resto de los cruceros tipo Garibaldi. Finalmente, el 8 de marzo del mismo año, quedó formalmente inaugurado en momentos en que el entonces presidente de la Argentina, General Julio A. Roca, ingresó al dique a bordo del crucero acorazado *Garibaldi*.

#### 5.4 Los Pactos de Mayo y la interrupción de las obras

Hacia abril de 1902, un mes antes de firmados los Pactos de Mayo, la denominada escuadra del Atlántico se encontraba en el puerto militar efectuando ejercicios generales, con arreglo al programa ordenado por el ministro de Marina, el entonces Capitán de Navío Onofre Betbeder, a fin de mantener al personal en buen pie de instrucción. Por caso, los cruceros acorazados estaban listos para levantar presión y hacerse a la mar: personal completo del Estado Mayor, abundante provisión de víveres, carboneras a tope. El resto de los buques de guerra se encontraban con personal reducido, pero en condiciones de completar la dotación en menos de 24 horas y con la instrucción necesaria para prontamente hacerse a la mar.

Dos meses después de la inauguración del dique militar, se firmaron los denominados Pactos de Mayo entre el gobierno argentino y el de Chile, con lo que se neutralizó un supuesto enfrentamiento bélico entre ambos países y, en consecuencia, se restó urgencia a la concreción del resto de las obras destinadas al puerto militar. Las premuras económicas del Estado argentino coadyuvaron a dejar en un *impasse* las obras propuestas. El resto de las etapas previstas en el proyecto del puerto militar quedaron prácticamente interrumpidas.

## CONCLUSIONES

En la década de 1890, la Marina de Guerra argentina asumió una concepción estratégica defensivo-ofensiva. El inicio de la tensión política con Chile modificó la concepción estratégico-defensiva de la década anterior. A la defensa tradicional de la cuenca del Río de la Plata, punto neurálgico para la República Argentina, se sumó la proyección del poder naval sobre el Océano Atlántico, destinada a resguardar la rica región integrada por la Patagonia y los mares del sur.

La proyección del poder naval sobre el litoral marítimo fue implementada mediante la adquisición de tres cruceros tipo Buenos Aires y seis cruceros acorazados tipo Garibaldi (dos de ellos vendidos al Japón antes de que fueran incorporados a la Marina) para la flotilla de mar. También se reforzó la flotilla de río mediante la adquisición de torpederas y de acorazados de río, que se sumaron a los incorporados en la década de 1880. Desde entonces, se procuró que la defensa del litoral argentino pasara de una flota defensiva enfocada solo en la cuenca del Río de la Plata a una flota defensivo-ofensiva con medios con capacidad de disputar y de ejercer cuanto antes el dominio del mar.

La cuenca del Plata no contaba con fortificación para sus radas y puertos comerciales; su defensa le fue confiada a la flota defensivo-ofensiva. Los cruceros tipo Buenos Aires podían defender ofensivamente las aguas exteriores del Río de la Plata, como todo el litoral atlántico argentino y, dadas su velocidad y artillería, podían operar en forma combinada con las torpederas y con los cruceros tipo Garibaldi.

La incorporación del litoral marítimo y austral dentro de los intereses vitales del país generó una reformulación de la defensa de las costas y los puertos. Los puntos de apoyo de las dos décadas anteriores sufrieron un corrimiento. La flotilla de torpederas de mar fue instalada en la Estación y Apostadero de Torpedos en Isla Santiago, de cara al frente marítimo de la zona que debía defender (puerto y ciudad de La Plata, y entrada al Río de la Plata). Dicho apostadero fue asiento, también, de los cruceros tipo Buenos Aires.

La flotilla de cruceros acorazados tipo Garibaldi tuvo asiento en el puerto militar construido entre 1896 y 1905 en la ciudad de Bahía Blanca. En esos años, se constituyó en la base de operaciones permanente de la escuadra, que contó con un dique de carena y fue fortificada con las baterías de Punta Sin Nombre (o Punta Congreso), actual Baterías. Fue proyectada para responder a todos los requisitos de una amplia base de operaciones para una gran flota de buques de guerra que custodiaban los mares del sur, de tal manera de asegurar la totalidad del frente atlántico. El plan de obras puso de manifiesto el interés de completar, en principio, las obras de la defensa de las costas que tuvieran una repercusión favorable en la navegación comercial y el fomento del desarrollo de la población en las regiones patagónicas. La premura en concretar la primera etapa de construcciones, destinada al funcionamiento de las defensas, manifiesta la delicada situación de la relación con Chile.

Dos meses después de la inauguración del dique militar, se firmaron los denominados Pactos de Mayo entre el gobierno argentino y el de Chile, con lo que se neutralizó un supuesto enfrentamiento bélico entre ambos países y, en consecuencia, se restó urgencia a la concreción del resto de las obras destinadas al puerto militar que quedaron en un *impasse*.

En 1910, volvió a plantearse el sistema de defensa de costas y de puertos argentinos y, dentro de él, también la del puerto militar. ■

## En 1910, fue retomada la discusión en torno al qué, el cómo y el dónde del Puerto Militar argentino.

### BIBLIOGRAFÍA

- DELAMER, Guillermo et al.: «Evolución del pensamiento estratégico naval argentino a lo largo de la historia», Parte 2, en *Boletín del Centro Naval* N.º 829, Buenos Aires, enero-abril 2011.
- DE LA SORDA, José María, *Organización de las costas de Europa*, capítulo «Preliminares», Madrid, Imprenta del Memorial de Ingenieros, 1889.
- DUFOURQ, Félix, «Estación Central de Torpedos y Escuela», en *Memoria del Ministerio de Guerra y Marina*, Departamento de Marina, Buenos Aires, 1890-1891.
- DUFOURQ, Félix, «Guerra marítima en el Río de la Plata», en *Boletín del Centro Naval*, Tomo V, septiembre de 1887.
- FRANCISCO, Francisco de, *El Corso, La Defensa de Las Costas y El Material de La Marina de Guerra, Con La Legislación Vigente Sobre Derecho Mercantil Marítimo*, Valladolid, Imprenta de Santiago, 1899.
- ENCICLOPAEDIA BRITANNICA, Enciclopedia hispánica, Macropedia, Volumen 9, Barcelona, 1999.
- GAMES, Jorge, «Ubicación del Puerto Militar», en *Boletín del Centro Naval* N.º 320, Tomo XXVIII, Buenos Aires, julio de 1910.
- MAHAN, Arthur, «La guerra naval y sus enseñanzas», suplemento de la *Revista General de Marina* del Ministerio de Marina de España, Vol. 45, Madrid, Imprenta del Departamento Hidrográfico, 1899.
- MARVA Y MALLER, José, *Estudio histórico de los medios de ataque y defensa*, Madrid, El Trabajo, 1903.
- MAS HERNÁNDEZ, Rafael, *La presencia militar en las ciudades*, Madrid, Universidad Autónoma de Madrid y Catarata, 2003.
- MIRANDA, Francisco, *La defensa marítima y fluvial de la República Oriental del Uruguay*, Montevideo, Imprenta a Vapor de LA NACIÓN, 1895.
- OYARZÁBAL, Guillermo, *Los Marineros de la Generación del Ochenta*, 2da. Edición, Buenos Aires, Emecé, 2009.
- REPETTO, Esteban, «Contribución al estudio de la defensa naval», Informe Reservado, Buenos Aires, 1916.
- SCARFÓ, Guillermo, «Ensenada y sus puertos», ponencia presentada en el IV Congreso Internacional de Caminería Hispánica, Madrid, del 13 al 18 de julio de 1998.
- SILURO: «Puerto Militar», en *Boletín del Centro Naval*, Tomo VIII, Octogésima Octava Entrega, Buenos Aires, marzo de 1891.